

Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 69 (2007)
Heft: 3

Artikel: Gebändigt und genutzt : die Stadt Thun und das Wasser in den letzten 300 Jahren
Autor: Bähler, Anna
Kapitel: 3: Wasser als Reise- und Transportwege
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247323>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

erstellt der Kanton nun einen Entlastungsstollen, der vom Schiffskanal her unterhalb des Kraftwerks in die Aare einmündet. Am 12. Juli 2007 wurde im Selveareal mit dem Bau begonnen, der Durchstich beim Bahnhofplatz soll im Frühling 2008 erfolgen.¹⁷

3. Wasser als Reise- und Transportweg

Die Bedeutung der Stadt Thun für Schifffahrt und Flösserei

Bis ins 19. Jahrhundert war es mühselig, auf den damals holprigen und zum Teil schlecht gepflegten Landstrassen zu reisen oder Waren zu transportieren. Deshalb waren die Seen und Flüsse wichtige Reise- und Handelsverbindungen. Die Aare und der Thuner- und Brienersee waren im Ancien Régime die wichtigste Verbindung von Bern ins Berner Oberland, weil es hier nur wenig Fahrstrassen gab. Die Stadt Thun war Hauptzollstätte für alle Waren aus dem Oberland und durfte mit keinem Handelsartikel umfahren werden. Der wichtigste Handels- und Umschlagplatz der Stadt war vom Mittelalter an bis ins 19. Jahrhundert der Sinneplatz, denn er befand sich an der Schnittstelle zwischen See- und Flussschifffahrt sowie zwischen Schiff-

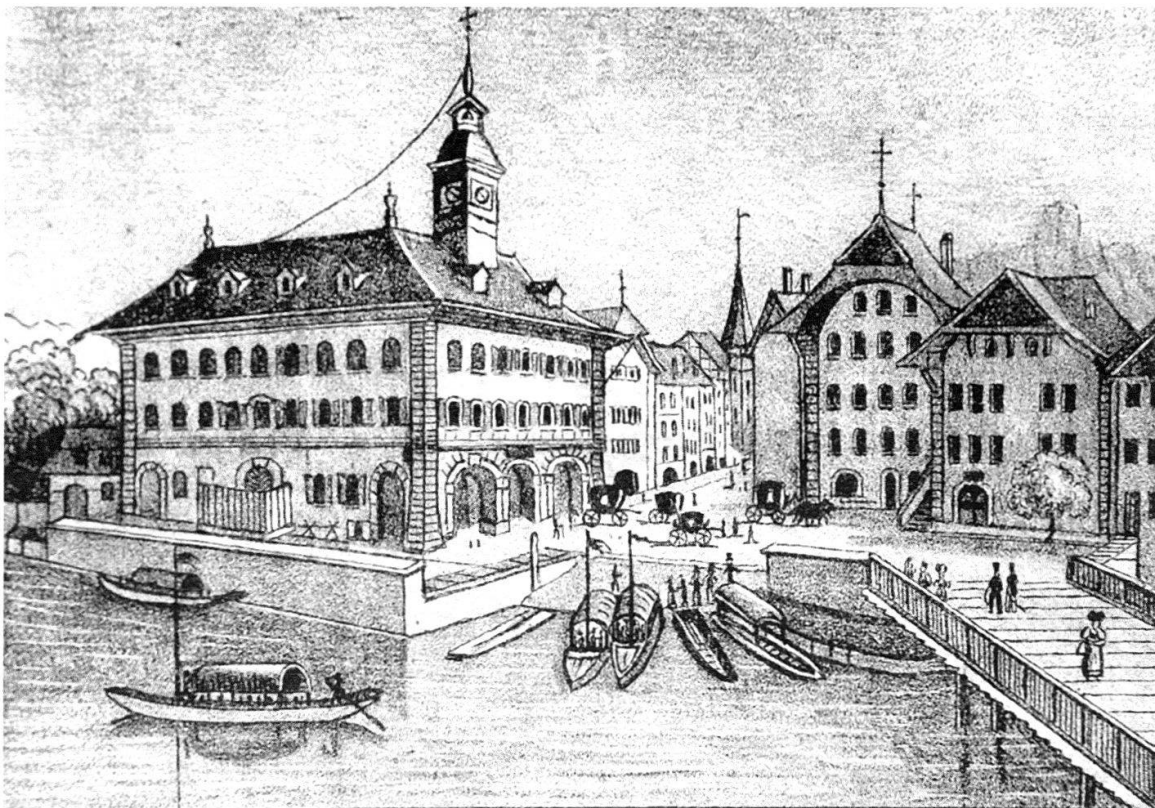


Abb. 4 Eine Reklameschrift des Hotels Freienhof von 1829, zeigt nebst dem Hotelgebäude kleine Schiffe, welche beim Sinneplatz anlegen.

und Landtransport. Die Waren, die früher vom See auf Schiffen und Kähnen hergebracht wurden, hat man hier verzollt und gewogen.¹⁸ Ausserdem mussten sie für den Weitertransport aareabwärts auf Flussschiffe umgeladen werden, auf die 13 bis 14 Meter langen Bern-Weidlinge aus Fichtenholz. Im Ancien Régime waren für den Warentransport auf dem Briener- und Thunersee die Oberländer Schiffsleute zuständig. Für die Strecke Thun–Bern übernahmen die Thuner Schiffsleute die Verantwortung.¹⁹

Zudem war Thun seit dem Mittelalter Durchgangsstation für Holzflösse, denn der Wasserweg war die bequemste und billigste Art, Holz zu transportieren. Ab dem 17. Jahrhundert erliess der Staat Bern Bestimmungen, die den Holzschlag und die Flösserei reglementierten, damit die Wälder im Oberland nicht übernutzt wurden. Vor allem aber sollten die Erlasse die Holzversorgung der Hauptstadt sichern. Wie wichtig das Holz für Bern war, zeigt sich daran, dass auf der Aare unterhalb der Stadt Bern der Holzverkehr klein, oberhalb aber gross war. Noch um 1840 gingen durchschnittlich pro Jahr gut 33 000 Stämme Bauholz durch Thun. Nach dem Bau der Eisenbahnstrecke Bern–Thun von 1859 nahm die Flösserei zwischen Thun und Bern langsam ab. Die Stadt Thun war auch selber Holzkonsumentin, es gab hier verschiedene Lande- und Lagerplätze für Holz. An diesen Stellen befanden sich meist Gewerbebetriebe, die das Holz entweder als Brennmaterial brauchten oder es verarbeiteten.²⁰

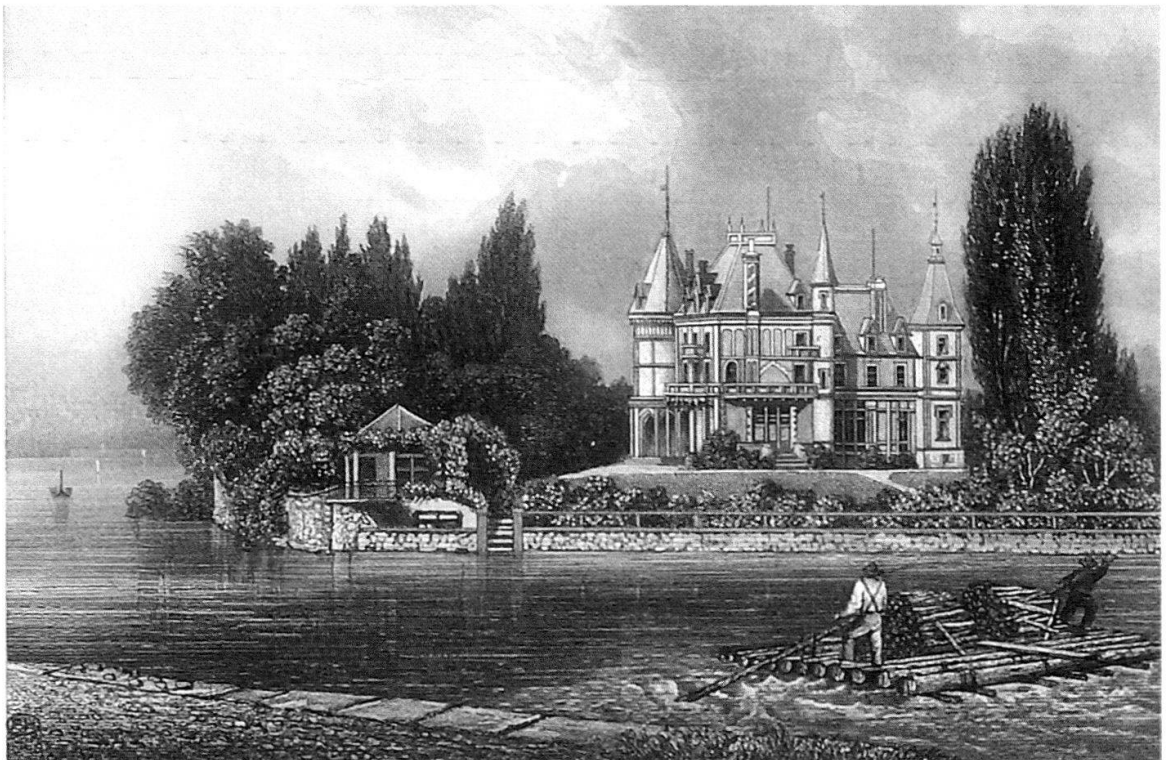


Abb. 5 Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein wurde das Holz aus dem Alpenraum auf dem Wasserweg ins Unterland transportiert. Die Radierung von Jakob Lorenz Rüdüsühli (1835–1918), die um 1870 entstanden ist, zeigt einen Flösser auf der Aare vor dem Schloss Schadau.

Die Thunerseeschifffahrt

Der Schiffsverkehr auf dem Thunersee hatte im Ancien Régime lediglich regionale Bedeutung. Bevor es Dampfschiffe gab, dienten Ruder und Segel als Fortbewegungsmittel. Auf dem Thunersee gab es in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts 15 grosse Lastschiffe, die 300 bis 600 Zentner fassten, sowie 30 bis 35 kleine Boote, die neben Waren auch Reisende beförderten. Ein weiteres Schiff verkehrte fahrplanmässig als Postschiff und nahm bei Bedarf auch einige Passagiere mit.²¹ Im Sommer arbeiteten etwa 130, im Winter etwa 50 Männer als Schiffer. Als im ausgehenden 18. Jahrhundert der Tourismus seinen Anfang nahm, konnten die Schiffsleute vorerst profitieren, doch längerfristig führte er zum Niedergang ihres Gewerbes.

Die Brüder Johann Jakob Knechtenhofer (1790–1867), Johannes Knechtenhofer (1793–1865) und Johann Friedrich Knechtenhofer (1796–1871), die 1833/34 das erste Hotel in Thun gebaut hatten, setzten 1835 ein erstes Dampfschiff, die «Bellevue», auf den See. Schon bald zogen die Reisenden das Dampfschiff den kleinen Ruderbooten vor, denn dieses war schneller, bequemer und auf ihm befand sich sogar ein Restaurant. Im ersten Betriebsjahr beförderte die «Bellevue» schon 22 784 zahlende Passagiere.²² Damit verloren viele Schiffer ihren Verdienst. Einige bekamen Arbeit in der Deckmannschaft auf der «Bellevue», manche versuchten, weiterhin als Ruderer zu arbeiten oder verzichteten auf ihren bisherigen Erwerb, der nur noch wenig einbrachte.²³

Ein Reiseführer aus der Mitte des 19. Jahrhunderts nahm die Etablierung der Dampfschifffahrt auf dem Thunersee und das allmähliche Verschwinden der Ruderboote als bedauerlichen landschaftsästhetischen Verlust wahr: «diese Schiffelein mit roth und weissem Dache, die treuherzigen Schiffer und die hübschen Schifferinnen, von Dichtern so oft und zuweilen so schön besungen – sie sind im Begriff, auf unsern schönen Seen jenen fürchterlichen Dampfschiffen zu weichen, die so wenig mit den herrlichen Szenen harmonieren, die sie umgeben, und die sie uns eben nur lange genug zeigen, um uns bedauern zu lassen, dass wir sie nicht länger geniessen können.»²⁴

Die erste Dampfschiffländte erstellten die Gebrüder Knechtenhofer bei ihrem Hotel Bellevue in Hofstetten. Mit der Eröffnung der Ländte beim Freienhof 1856 fuhren die Dampfschiffe bis an die Innenstadt heran. Damit verknappte sich der Platz im Aarebecken, denn hier verkehrten zahlreiche kleinere Marktschiffe, die auf der rechten Flussseite anlegten und entladen wurden, so zum Beispiel bei der Lauitorländte, aber auch weiter hinunter bis zur Mühle. Zudem wurde auch Holz durch das Aarebecken geflösst. Damit sich die Dampfschiffe, die Flösse und die Transportschiffe nicht in die Quere kamen, erliess der Regierungsstatthalter Vorschriften, wie sich

die verschiedenen Schiffstypen zu verhalten hatten. 1857 beispielsweise wurde in den Sommermonaten, wenn die Dampfschiffe unterwegs waren, zwischen sechs Uhr morgens und sechs Uhr abends das Befahren des Aarebeckens mit grossen Last- und Aareschiffen sowie das Flössen verboten. Kleine Schiffe durften auch tagsüber verkehren, mussten allerdings beim Herannahen eines Dampfschiffes sichere Landeplätze aufsuchen. Die Dampfschiffgesellschaft hatte Abfahrt und Ankunft ihrer Schiffe zehn Minuten vorher mit Flaggen bei der Schiffländte und der Sinnebrücke anzuzeigen.²⁵

Die Auswirkungen des Eisenbahnbaus auf die Thunerseeschifffahrt

Der Bau der Eisenbahnstrecke Bern–Thun schloss die Stadt 1859 an das schweizerische Eisenbahnnetz an. Gegen den Widerstand der Centralbahngesellschaft setzten die Thuner durch, dass der erste Bahnhof 1859 bei der Allmendbrücke zu stehen kam. So mussten Durchreisende die ganze Stadt in der Längsrichtung durchqueren, um zur Ländte beim Freienhof zu gelangen. Diese Situation mochte zwar der Stadt wirtschaftliche Vorteile bringen,

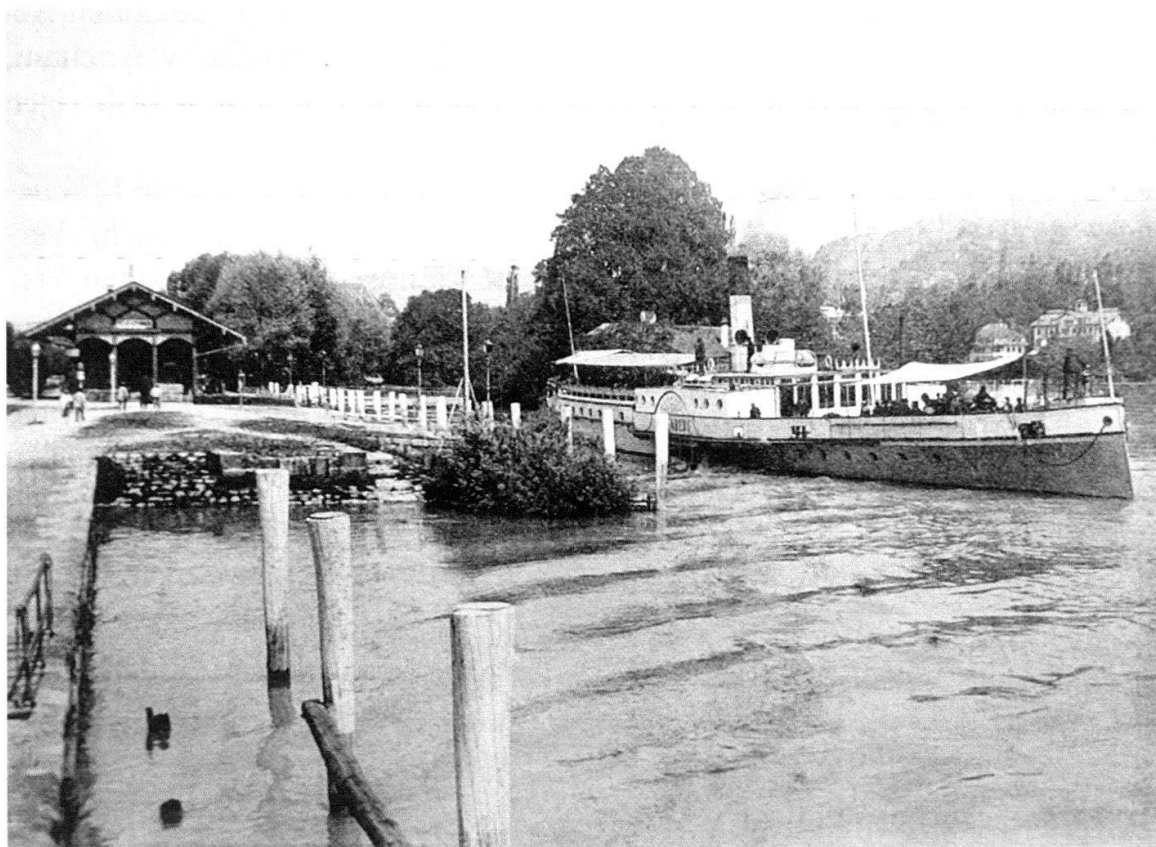


Abb. 6 Bahnhof und Schiffländte Scherzligen 1919. Reisende ins Berner Oberland wechselten ab 1863 in Scherzligen von der Eisenbahn auf das Dampfschiff, meist ohne der Stadt Thun einen Besuch abzustatten. Der heutige Bahnhof Thun und der Schiffskanal entstanden erst 1920–1925.

war jedoch für Reisende äusserst unbequem. Deshalb wurde schon 1863, gegen den Widerstand der Thuner, ein Personenbahnhof mit direktem Schiffanschluss in Scherzligen eröffnet. Von nun an liessen die ins Oberland reisenden Touristen die Stadt Thun meist links liegen. Die Freienhoflände blieb noch bis 1904 bestehen, die Lände Thun-Hofstetten wurde 1925 in Thun Kursaal umbenannt.²⁶

Als ab 1893 die Bahn direkt nach Interlaken führte, verlor der Schiffsverkehr auf dem Thunersee massiv an Bedeutung und diente nun vor allem dem Ausflugstourismus. Das Umsteigen in Thun von der Eisenbahn auf das Schiff war unattraktiv. Dies hatten sich die Thuner selbst eingebrockt, weil sich der Hauptbahnhof Thun immer noch bei der Allmendbrücke befand. Das «Thuner Blatt» zitierte 1911 den «English Herold», der sich über die Verkehrsverhältnisse in Thun ausgelassen hatte: «Wenn Reisende in Thun (Hauptbahnhof) ankommen, steigen sie oft aus, in der Meinung, die Seestation erreicht zu haben. Wenn sie schnell genug sind, können sie vernehmen, dass sie noch zwei, drei Minuten weiterfahren müssen, bevor sie an Bord der Schiffe gelangen können; aber ist das Glück gegen sie, sehen sie den Zug abfahren und werden beides vermisst haben: Zug und Schiff.»²⁷

Wollte Thun als Tourismusort konkurrenzfähig sein, musste die Situation grundlegend verbessert werden. Es brauchte einen Bahnhof, der sowohl in Stadtnähe lag wie auch den direkten Anschluss an die Schifffahrt gewährleistete. In den jahrelangen Diskussionen und Planungen zeigten sich zwei grundsätzlich verschiedene Positionen: Die Stadt Thun, der Verkehrsverein und die Hoteliers in Hofstetten wünschten sich Bahnhof und Lände in der Nähe der oberen Schleuse, wo sich die Stadt mit Schloss und Kirche von der schönsten Seite präsentierte. Die Eisenbahn- und die Dampfschiffgesellschaften setzten hingegen auf einen Stichkanal, der den zukünftigen Bahnhof mit dem See verbinden sollte. Erst zu Beginn der 1920er-Jahre einigte man sich auf die zweite Lösung, die zugleich ein städtebauliches Grossprojekt war: Der Bahnhof wurde an die heutige Stelle verschoben, die neuen Geleiseanlagen, die drei Unterführungen, die Bahnhofbrücke, die Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz gebaut und der Schiffskanal ausgehoben, der 1925 eröffnet wurde.

Im 20. Jahrhundert diente die Thunerseeschifffahrt weiterhin vor allem dem Tagesausflugsverkehr. Nach den schweren Krisen während der beiden Weltkriege erlebte sie ab den 1950er-Jahren einen neuen Aufschwung. 1956 beförderte sie erstmals über eine Million Passagiere. Die Schiffsflotte, die seit 1913 der BLS gehörte und von ihr stetig erneuert wurde, umfasste 1960 acht Motorschiffe und drei Raddampfer.²⁸ 1971 rangierte die BLS das letzte Dampfschiff aus, die Blümlisalp aus dem Jahr 1906. Während bisher die Verschrottung alter Thunerseedampfer kaum eine Zeitungsnotiz wert war, formierte sich diesmal Widerstand. Einige Dampfschiffreunde setzten sich

im Verein «Pro Dampf», später in der Genossenschaft Vaporama für die Rettung des Raddampfers ein. Die BLS hingegen scheute die Kosten einer Wiederinbetriebnahme, und auch das Schiffspersonal zeigte sich skeptisch. Nach einem jahrelangen Seilziehen gelang es der Genossenschaft Vaporama jedoch, den stolzen Salondampfer vor der Verschrottung zu bewahren, zu restaurieren und 1992 wieder in Betrieb zu nehmen.²⁹

Die Aareschiffahrt

Wie auf allen Wasserstrassen transportierten die Flussschiffer auf der Strecke Thun–Bern vor allem schwere Güter wie Baumaterialien, Kohle, Fässer, Töpferwaren, Wein und Schnaps, Körbe, landwirtschaftliche Produkte und sogar lebende Tiere. Auch Passagiere reisten mit; vom 1. Juli bis Ende Dezember 1825 waren es 6162 Personen. In derselben Zeitspanne kamen insgesamt 623 Schiffe von Thun her in Bern an, davon waren 592 Bern-Weidlinge.³⁰ Zwei Meister, der Meisterknecht und ein weiterer Knecht ruderten und steuerten die Weidlinge. Die Schiffe fuhren nicht nur bernwärts, die Schiffsleute zogen sie auch flussaufwärts nach Thun zurück. Dabei führten sie vor allem Wein und Brotgetreide mit.³¹ Das noch im 19. Jahrhundert gültige Reglement zur Schiffahrt zwischen Thun und Bern stammte aus dem Jahr 1681. Darin waren verschiedene Sicherheitsmassnahmen festgelegt. Aufseher in Thun, die der Thuner Schultheiss ernannte, hatten jeden Weidling vor der Abfahrt zu inspizieren. Sie kontrollierten, ob die Schiffsleute nüchtern waren, die Schiffe zu den im Reglement festgelegten Zeiten abfuhren, nicht überladen waren und ob die Tarife eingehalten wurden.

Für kostbare Waren bevorzugte man den Landweg, auch wenn dies teurer war, denn der Flusstransport war gefährlich. Bei Unfällen gingen oft Waren verloren, wie im Dezember 1838 in Thun: Ein Schiff, das nach Bern fahren wollte, wurde quer an die Britschen der Schleuse getrieben und kenterte, weil ein Nagel der Ruderbefestigung gebrochen war. «Allerlei Waaren, als Käse, Nüsse, Holz usw. trieben die Aare hinunter, mehreres konnte gerettet werden, das Schiff selbst ist böz zugerichtet. Doch was die Hauptsache ist, die Schiffsleute konnten sich retten.»³² Die Situation bei den Schleusen in Thun war besonders heikel. Hier verunfallten immer wieder Schiffe, entweder weil die starke Strömung sie von oben an die Schleuse drückte, oder weil sie in die starken Wellen unterhalb der Schleuse gerieten. Die Schiffe nach Bern legten deshalb normalerweise weiter flussabwärts bei der Allmendbrücke ab.

Auch auf der Strecke zwischen Thun und Bern verunfallten noch im 19. Jahrhundert jährlich vier bis sechs Schiffe.³³ Die Aare war nicht kanalisiert, sondern bahnte sich ihren Weg nach den Gesetzen der Natur. Wenn der Wasserstand schwankte, veränderte sich auch der Flusslauf. Manche

Stellen waren bei hohem Wasserstand nur mit grosser Vorsicht befahrbar, andere waren hingegen bei Trockenheit zu seicht für die Schifffahrt. Von den unbefestigten Ufern rutschten Bäume ins Wasser, die zu kaum sichtbaren Hindernissen werden konnten. Auch die Gewerbetreibenden entlang der Aare erschwerten die Schifffahrt, indem sie Schwellen in den Fluss hinausbauten und Wasser für ihre Wasserwerke abzweigten. Dies war ein ständiger Konfliktherd. Deshalb durften nach dem Gesetz über die Wasserbaupolizei von 1834 Veränderungen an den Ufern von flöss- und schiffbaren Flüssen nur mit Bewilligung des Regierungsrates vorgenommen werden.³⁴

Normalerweise wurden die Schleusen in Thun mehrmals wöchentlich an vorher bestimmten und bekannt gegebenen Schiffstagen geöffnet, damit an diesen Tagen der Wasserstand der Aare für die Schiffe hoch genug war. Dies ermöglichte regelmässige Fahrten nach Bern, meist am Montag, Mittwoch und Samstag. Bei der Handhabung der Schleusen in Thun wurde vor allem auf die Interessen der Aareschifffahrt Rücksicht genommen, weniger auf die der Fischer oder der Wasserwerkbesitzer, die Interesse an einem gleichmässigen Wasserstand hatten.³⁵ Nach der Aare-Zulg-Korrektion ab den 1870er-Jahren und der Errichtung der Aarefälle im Schwäbis waren sowohl die Flösserei wie der Schiffsverkehr zwischen Thun und Bern nicht mehr möglich. Dies warf jedoch keine grossen Wellen, weil seit 1859 die Waren vor allem mit der Eisenbahn transportiert wurden. Die Reisenden bevorzugten ohnehin dieses ungefährlichere und bequemere Verkehrsmittel.

4. Wasser für Gewerbe und Industrie

Fischerei: Nahrung aus dem Wasser

In der frühen Neuzeit übten der Thuner Schultheiss und die Stadt Thun gemeinsam die Gerichtsbarkeit über den Thunersee aus und kümmerten sich um die Verwaltung des Sees.³⁶ Davon betroffen waren nicht nur die Schiffer, sondern auch die Fischer, die in den Dörfern am See wohnten und die Fischerei meist als Nebenerwerb zur Landwirtschaft betrieben. Auch in Hofstetten und Scherzligen waren Fischer ansässig. Ab 1617 vereidigte der Thuner Schultheiss jeden Frühling vier Seevögte, welchen die Polizeifunktion auf dem See oblag. 1691 wurden zudem zwei Mitglieder des Thuner Rats als Oberaufseher über die Fischerei bestimmt.

Die Fischer kannten verschiedene Fangmethoden. Verbreitet war auf dem See und der Aare das Fischen mit Stellnetzen, die am Ort, wo sie gesetzt wurden, verblieben. Sie bildeten senkrechte Netzwände, in denen sich die Fische auf ihren täglichen Wanderungen verfangen.³⁷ Zugnetze, die so ge-